12e Année ▰ N° 539 — 50 Centimes — 16 Janvier 1909 ▰ Tous les Samedis

LA VIE AU GRAND AIR

JOE JEANNETTE

Le boxeur américain qui vient d'arriver à Paris, pour se rencontrer avec Sam Mac Vea.

Publications Pierre LAFITTE & Cie
JE SAIS TOUT :: FERMES ET CHATEAUX :: FEMINA
MUSICA :: LA VIE AU GRAND AIR :: ÉDITIONS D'ART
90, aven. des Champs-Elysées, et 9, aven. de l'Opéra

Abonnements :
Paris et départements . . . . . 24 *francs*
Etranger . . . . . 28 *francs*
Changement d'adresse : 0 fr. 75

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

ED. PINAUD

18, PLACE VENDÔME
PARIS

PARFUM
ULTRA
PERSISTANT

Flirt

SOCIÉTÉ *Lumière* ET SES FILS LYON

LA SEULE PLAQUE

donnant la Photographie directe de tous sujets avec leurs COULEURS est la

Plaque "AUTOCHROME"

EN VENTE PARTOUT

PROCÉDÉ
A. & E. LUMIÈRE
Breveté
dans tous pays

Nouveau Papier "CELLO" Noircissement direct, par virage au platine

Nouvelle Plaque **ÉTIQUETTE "VIOLETTE"** **Dépassant en sensibilité toutes les Emulsions antérieures**

L'Agenda LUMIÈRE 1908, format de poche (plus de 400 pages) se trouve partout : **UN franc**

LITTÉRATURE FRANCO SUR DEMANDE

HUILE AD JUPITER

PREMIERE HUILE DU MONDE
POUR GRAISSAGE DES AUTOS

CERF-VOLO

NOUVEAU SPORT

Les Sportmen bien entraînés jouent à 30, 50 et même 100 mètres de distance.

SAVON BELFLOR

L.T. PIVER
PARIS

PRENEZ GARDE, Madame

Vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de **THYROÏDINE BOUTY**, *et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de dragées est expédié franco par le* **LABORATOIRE**, Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-poste de 10f.

TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN.

— Avoir soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bouty* —

AMBULANCES AUTOMOBILES **DUPONT**
10, rue Hautefeuille, 10, PARIS (VI)
Tél. 818-67

Paris - Province - Étranger
APPAREIL de SUSPENSION
"brevete" évitant toute secousse. — Personnel choisi et expérimenté.
Telephone 818-67
Adr. télégrap. DUPONFEUIL-PARIS

La Semaine Comique, par Henriot.

— Eh bien, comment trouvez-vous cette exposition d'aéroplanes ?
— Très intéressante... mais vous savez, je n'y ai pas encore trouvé mon type...

Comment on devrait habiller les enfants dès leur plus jeune âge pour les bien prévenir que la vie entière est une lutte.

LIRE — En

Je Sais Tout vente

15 JANVIER partout

VICTIMES DU SORT

SI VOUS VOULEZ

posséder les secrets d'amour, voir la déveine vous quitter, gagner aux jeux, loteries, détruire ou jeter un sort, écraser vos ennemis, avoir chance, richesses, santé, beauté et bonheur. Ecrivez à **Moorys's**, le sorcier des Roches Noires, 16, rue de l'Echiquier, **Paris**, qui envoi *gratis* son curieux petit livre

S'abonner au

MONITEUR DES CAPITALISTES ET DES RENTIERS

C'est faire acte de prévoyance

LE MONITEUR DES CAPITALISTES ET DES RENTIERS n'est inféodé à aucune banque. C'est un journal absolument indépendant, qui renseigne ses lecteurs en toute impartialité.

LE MONITEUR DES CAPITALISTES ET DES RENTIERS dispose d'une documentation incomparable : ses archives comprennent plus de 20.000 dossiers de valeurs tenus rigoureusement à jour.

LE MONITEUR DES CAPITALISTES ET DES RENTIERS contient chaque semaine : 22 pages de texte (*Conseils de placement, Arbitrages, Etudes, Revue des Valeurs, Informations, Petite Correspondance*) et 10 pages de cotes (*Cote officielle des Agents de change, Cote du Marché en Banque, Cotes de Lille, Lyon, Bruxelles, Londres*, etc.).

LE MONITEUR DES CAPITALISTES ET DES RENTIERS est à la disposition de ses abonnés pour leur donner par lettre ou par petite correspondance, tous renseignements financiers utiles, exécuter tous ordres de Bourse, encaisser les coupons, vérifier les listes de tirages, surveiller les portefeuilles, etc.

LE MONITEUR DES CAPITALISTES ET DES RENTIERS s'impose à tous les capitalistes soucieux de gérer prudemment leur fortune.

PRIX DE L'ABONNEMENT : **Première Année, 1 Franc.**
Les Années suivantes, 5 francs.

On s'abonne dans tous les Bureaux de Poste et à l'Administration du **MONITEUR DES CAPITALISTES ET DES RENTIERS,**
9, rue Pillet-Will, PARIS (9e)

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements — 24 fr.
Etranger — 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

16 Janvier 1909 — N° 539
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
90, avenue des Champs-Élysées, PARIS — Téléph. 528-64, 528-66, 528-68
Publicité : H. GUET-MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITE :
Pages d'Annonces, la ligne — 2 fr.
La page — 600 fr.
Encartage — 750 fr.

LE MATCH DE RUGBY LYON-RACING-CLUB — VICTOIRE DES LYONNAIS

Le Racing-Club n'a pas encore gagné le Championnat de France. Dimanche, en effet, sur le terrain du Polo, son team a succombé devant celui du Football-Club de Lyon, avec 5 points contre 6. Le terrain glissant n'a pas permis aux deux équipes de jouer un jeu très précis. Il nous a rarement été donné de voir autant de hors jeu accordés. L'arbitre Ch. Gondoin n'en laisse pas passer un seul. Bonhomme marqua deux essais pour Lyon, et Decamps un essai transformé en but pour Paris. Pendant ce temps, au Parc des Princes, le Stade Français triomphait de justesse du Havre-Athletic-Club, par 16 points à 14.

Tous droits de reproduction et de traduction sont réservés pour tous pays.
Published on january 16th 1909. Privilege of Copyright in the United States reserved under the Act approved march 3rd 1905, by Pierre Lafitte et Cie.

DE LONDRES EN RUSSIE EN BALLON

Par C. TURNER

Le record de distance du Comte Henri de la Vaulx a été approché de près par l'expédition du *Mammouth*, organisée par le *Daily Graphic*. Les trois aéronautes ont fait une ascension magnifique et ont atterri en Russie.

Au mois de novembre dernier, un journal anglais, le Daily Graphic, *organisait une ascension, avec l'intention de battre le record du monde de distance, qui appartient, depuis huit ans, au comte Henri de La Vaulx, avec 1.925 kilomètres (Paris-Korostychew, 9-11 octobre 1900, le* Centaure). *S'ils n'y parvinrent pas, les trois aéronautes, MM. A. E. Gaudron, le capitaine Maitland et Charles C. Turner firent du moins une ascension magnifique. Ils se classent seconds dans la liste des longs voyages, avec 1.797 kilomètres couverts en 31 h. 25 m. M. Charles Turner, qui prenait part à l'ascension comme représentant du journal organisateur, a bien voulu nous donner, pour la* Vie au Grand Air, *un récit de ce voyage accidenté.*

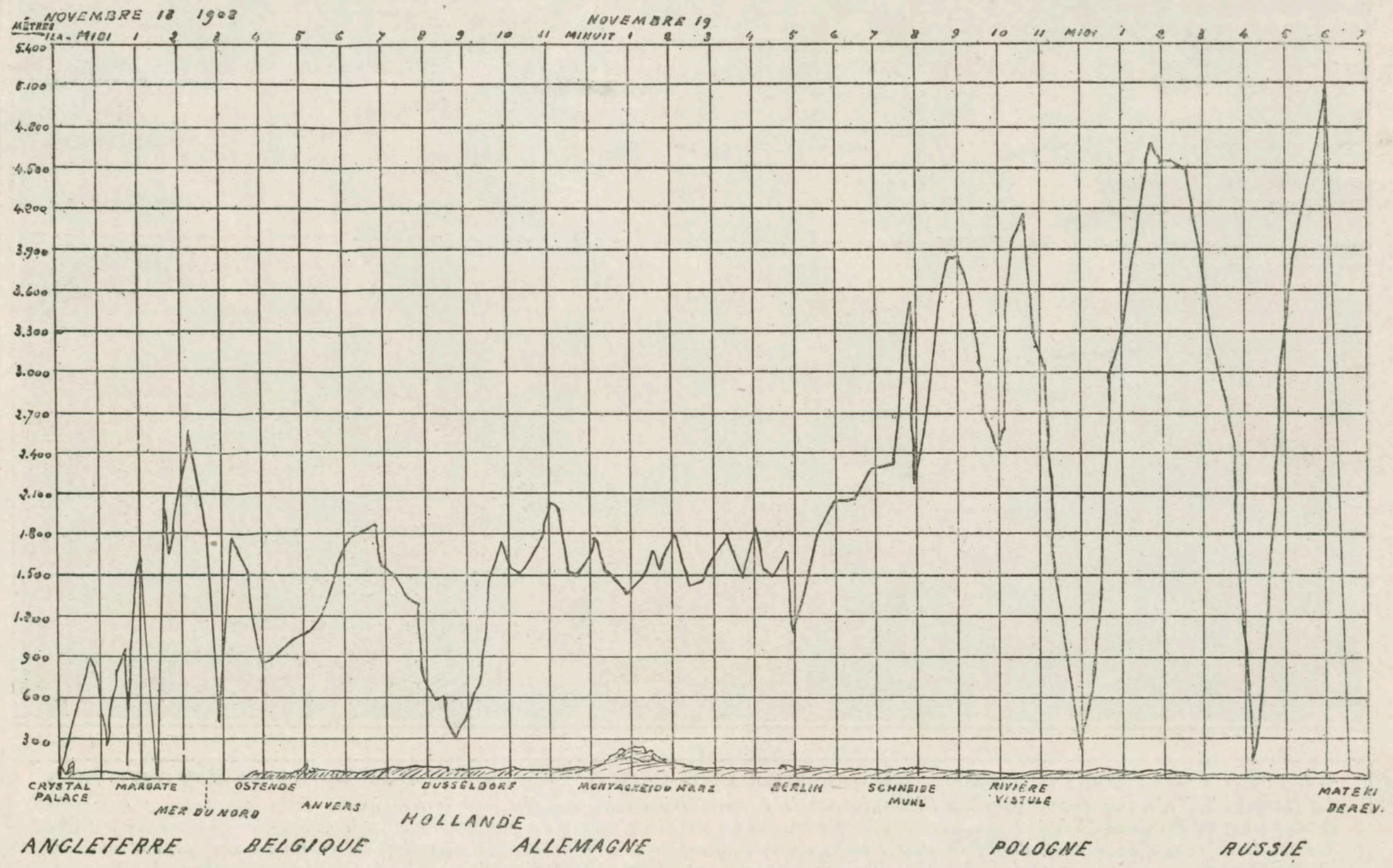
C'est toujours quelque chose de mystérieux qu'une ascension en ballon libre au départ de Londres, quand on a l'intention de traverser la mer pour gagner le continent. On est absolument dans l'incertitude sur l'endroit où ce voyage s'achèvera : France, Hollande, Suède, Danemark, Allemagne ou Russie, et quelle langue on sera appelé à parler pour s'expliquer avec des indigènes plus ou moins étonnés.

Le but de notre voyage était d'essayer l'endurance d'un ballon de gros cube, construit spécialement à cet effet et gonflé de gaz d'éclairage et de battre, s'il était possible, le record du monde de la distance de 1.925 kilomètres. Le ballon avait été établi spécialement pour cet usage en 1907, par M. A. E. Gaudron. Il cube 3.055 mètres ; son pouvoir ascensionnel est de 1.960 kilos. En dehors de la nacelle, de l'ancre, des provisions et des trois aéronautes, il pouvait encore enlever 1.235 kilos de lest. Il était 11 heures du matin quand nous nous élevâmes, le 18 novembre, par un vent d'Ouest. Notre intention était d'aller aussi loin dans l'Est que possible. Nous étions trois voyageurs : M. A. E. Gaudron, notre pilote ; le capitaine E. M. Maitland, un jeune officier nouvellement venu au sport de l'air, et moi-même qui représentais, en l'occasion, le *Daily Graphic*, qui organisait l'entreprise. Notre ballon, le *Mammouth*, était le même avec lequel nous avions fait, M. Gaudron et moi, le voyage de Suède en 1907, battant le record de la distance au-dessus de la mer, 580 kilomètres au-dessus de la mer du Nord.

Un coup d'œil sur le diagramme que je reproduis ci-dessous montrera l'extraordinaire

Le départ du *Mammouth*.

Monté par MM. Gaudron, le capitaine Maitland et C. Turner, le Mammouth *(3.055 mètres cubes), effectua le voyage de Londres à Mateki-Derevni (1.797 kilomètres) en 31 h. 25 (18-19 novembre 1908).*



Ce diagramme montre la difficulté qu'eurent les aéronautes à s'équilibrer pendant les heures de jour.

Chatham à 400 mètres.

A cette hauteur, on distingue parfaitement la ville et le bras de mer au bord duquel elle est située.

difficulté que nous eûmes à maintenir notre équilibre; cette difficulté commença dès le départ et continua pendant tout le voyage, sauf pendant quelques heures de la nuit. Il en avait été tout autrement lors de notre voyage en Suède, durant lequel nous n'eûmes pour ainsi dire pas besoin de jeter de lest.

Le point le plus intéressant de notre traversée de l'Angleterre, fut Chatham avec ses bassins, ses navires de guerre de tout tonnage et l'innombrable variété de bâtiments de toutes sortes. Malheureusement, la couleur manquait et tout se confondait dans une teinte grise générale des moins photogénique. Je pris néanmoins plusieurs photographies en passant au-dessus des navires de guerre. Elles prouvent, une fois de plus, de quelle utilité serait, en cas de guerre la photographie en ballon, libre ou captif. Je pris d'ailleurs, dans le cours du voyage, de nombreuses photographies, dont quelques-unes accompagnent cet article. Beaucoup ont été prises à des altitudes auxquelles il est considéré comme impossible de photographier. Au point de vue artistique, elles ne sont pas parfaites, mais elles présentent beaucoup d'intérêt au point de vue documentaire.

A une heure, nous étions au-dessus de l'estuaire de la Tamise. La traversée de la mer en ballon est toujours grave et souvent hasardeuse, même quand elle ne dépasse pas, comme dans ce cas, une centaine de kilomètres. Nous descendîmes à travers les nuages et bientôt nous aperçumes la mer. La mer de tous les côtés, des millions et des millions de vagues minuscules, reflétant dans des millions de facettes, la lumière du soleil. Un murmure incessant et d'une douceur incomparable montait à nos oreilles.

(A suivre.)

CH. TURNER.

Un lac gelé.

Ce lac et ces îles couvertes de neige, ont été pris à 400 mètres de hauteur, près de Pozen.

Sur les frontières de Pologne.

Vue prise à 1.000 mètres d'altitude. Ces champs régulièrement découpés ont l'aspect d'une terre de France.

Le port de Chatham.

A 500 mètres on distingue facilement les bâtiments de guerre et les navires de toute sorte qui remplissent les bassins.

En Russie.

Un lac glacé, pris à 600 mètres d'altitude, dans les environs de Makow (Russie).

JOE JEANNETTE A PARIS

Le fameux nègre américain Joe Jeannette, qui vient d'arriver à Paris, est l'un des rares poids lourds susceptibles de briguer le titre de champion du monde

Joe Jeannette naquit en 1881. Il a donc 27 ans. Il mesure 1 m. 78 et pèse 84 kilos. C'est un homme qui, habillé, est peut-être moins colosse que Sam Mac Vea, mais qui, nu, présente une anatomie d'une puissance imposante. Il est le meilleur poids lourd qu'ait produit l'Amérique en ces dernières années. Il vient de l'Etat de New-Jersey et débuta il n'y a pas quatre ans. Malgré cela, il possède une liste de performances qui le place au premier rang des champions. Son record est l'un des plus admirés de l'autre côté de l'Atlantique.

Aussi devons-nous remercier la Société de Propagation de la Boxe et le Wonderland de l'avoir décidé à venir en France pour nous faire assister à de belles rencontres. Grâce à lui, nous allons voir Sac Mac Vea à l'ouvrage. Il va avoir à combattre. Il ne lui suffira pas de se présenter sur le ring pour anéantir, en deux ou trois légers coups, l'adversaire qui lui sera opposé.

Et je crains bien qu'il n'enregistre avec ce match sa première défaite en Europe : en dehors de l'incontestable valeur de Joe Jeannette, je crois que Sam Mac Vea a perdu en France de sa qualité. Lorsqu'il était en Amérique, il fut battu trois fois par Jack Johnson. Ses insuccès furent d'ailleurs relativement brillants : deux fois aux points en 20 rounds, une fois par knock-out à la vingtième reprise. Tommy Burns nous a prouvé que l'homme qui résiste 20 rounds à Jack Johnson est un fameux boxeur. Or, à cette époque, Sam Mac Vea n'avait que 19 ans. On en conclut qu'à l'heure actuelle, plus âgé, sa musculature s'est perfectionnée. Je ne le nie pas ; mais, à Paris, Sam s'est rouillé. Il n'a jamais eu d'adversaires dignes de lui, et pour s'entraîner il n'a trouvé que des hommes inférieurs. Je prétends donc que ce qu'il a gagné en âge, il l'a perdu au point de vue de l'entraînement. Il reste à savoir s'il a plus gagné que perdu. C'est un point sur lequel son match avec Jeannette nous fixera. Jusqu'à ce moment, je persisterai à prétendre que la perte est plus forte.

La carrière de Joe Jeannette est magnifique : 25 combats, 3 victoires aux points, dont une sur une faute de Jack Johnson, 5 par knock-out, 12 matches sans décision, 3 nuls, 2 défaites. Il a combattu les meilleurs hommes : il a été battu une fois par Jack Johnson, l'autre fois par Sam Langford, mais il a également triomphé d'eux. Lors de sa défaite par le dernier, en 15 rounds, à Chelsea, les spectateurs et la presse furent unanimes à prétendre que la décision était partiale et huèrent l'arbitre. Lors du match qui mit en présence Sam Langford et Joe Jeannette, le 11 janvier 1907, à Lawrence, le juge déclara match nul au douzième round, et proposa aux deux combattants de continuer, pour pouvoir donner un vainqueur ; Langford refusa, disant qu'il ne pouvait plus voir, ses yeux étant complètement fermés par les coups de poings donnés par Joe Jeannette.

On voit donc que l'homme qui, comme Joe Jeannette, est parvenu à triompher d'adversaires comme l'actuel champion du monde, Jack Johnson, et son rival, Sam Langford, peut être considéré comme l'un des meilleurs boxeurs du moment, surtout lorsqu'on pense qu'il n'a débuté dans le ring qu'en 1904, c'est-à-dire il y a quatre ans. Il ne faut pas s'étonner du nombre de matches sans décisions fournis par lui ; il les a disputés surtout à Philadelphie, où il est interdit de donner de verdict. Parmi ces combats, il s'en trouve justement un avec Sam Mac Vea. Il fut disputé le 15 avril 1907, à New-York, en dix reprises.

Joe Jeannette sera soigné, à Paris, par le manager de Willie Lewis, M. Dan Mac Ketrick, un de nos confrères de l'*Evening World*, de New-York.

J. M.

L'arrivée de Joe Jeannette.

Joe Jeannette est arrivé à Paris le 7 janvier. Nous l'avons photographié, en compagnie de sa petite fille, à sa descente du train.

Joe Jeannette boxe avec Gaucher.

Dès son arrivée. Joe Jeannette s'est mis à la recherche des meilleurs boxeurs pour l'entraîner : Marc Gaucher, Marcel Moreau, Adolphe, Bob Scanlon.

Joe Jeannette, cavalier.

Tous les matins, Joe Jeannette va se promener au Bois sur un fringant cob du Pays de Galles, appartenant à Jim Pratt qui se fait un plaisir de le mettre à sa disposition.

LES RETRAITÉS DU RING

Bob Fitzsimmons, en Angleterre, Kid Mac Coy, en France, tels sont les deux visiteurs de marque, que reçoit en ce moment le Vieux Continent

La pantomime de Bob Fitzsimmons.

Bob Fitzsimmons, l'ancien champion du monde de boxe, poids lourds, s'exhibe en ce moment à Londres dans un music-hall où il joue une pantomime.

Bob Fitzsimmons, ancien champion du monde des po ds lourds, Kid Mac Coy, ancien champion du monde des poids moyens, sont en ce moment en Europe. Alors que celui-ci fait le voyage pour son plaisir, celui-là le fait dans un but intéressé. Il interprète à Londres, à l'Oxford Music-Hall, une pantomime qu'il joue avec une troupe qu'il a amenée d'Amérique. Je ne vous étonnerai pas en vous disant qu'il y est question de sport, et que Fitzsimmons s'y fait applaudir dans une scène de punching-ball et dans un assaut de boxe. Il y remporte, paraît-il, un certain succès provoqué davantage par sa réputation et le désir de le voir, que par l'intérêt du « sketch » qu'il représente.

Il a d'ailleurs des engagements magnifiques. Il est probable que nous pourrons l'admirer à Paris. Mais il n'a pas l'intention de se consacrer exclusivement aux représentations de music-hall; il désire faire sa rentrée dans le ring. Et pour ses débuts, il veut accomplir un coup de théâtre. Il n'a pas hésité : il a lancé un défi au champion da monde actuel, à Jack Johnson. La partie est rude. N'oublions pas que Fitzsimmons est le seul homme qui, étant poids moyen, soit devenu champion du monde des poids lourds, en triomphant de James J. Corbett, à Carson, le 17 mars 1897, en quatorze rounds. Cet exploit, tout à l'honneur de Bobbie, prouve cependant que pour un homme retiré du ring depuis quelque temps, l'insuffisance de qualité ne sera pas compensée par l'avantage du poids. Le grand Fitzsimmons fut un boxeur merveilleux, certes, mais ses dernières performances ne furent pas très brillantes; de plus, il est trop âgé pour un pugiliste, puisqu'il aura 47 ans le 4 juin. Le 17 juillet 1907, il a été battu en deux rounds par Jack Johnson, pour sa rentrée dans le ring qu'il avait quitté depuis le 20 décembre 1905, où il avait été battu en treize rounds, par Ph. Jack O'Brien. Rappelons, pour finir, l'ensemble de sa carrière : 35 combats, 7 victoires aux points, 18 par knock-out, 1 match nul, 3 sans décision, 6 défaites dont une sur une faute, par Tom Sharkey, et 2 par knock-out, par Jim Jeffries.

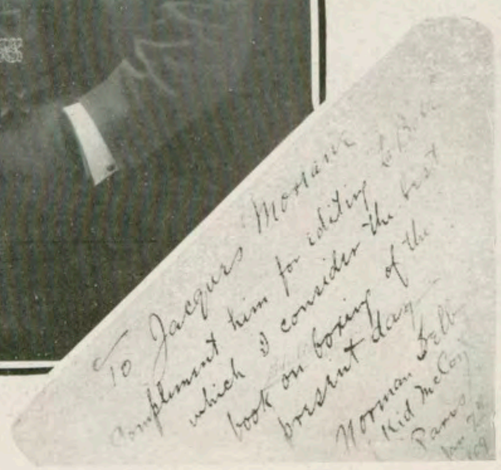
Norman Selby, dit Kid Mac Coy, quoique plus jeune, s'est définitivement retiré du ring. Il est l'hôte de Paris en ce moment, et nous sommes fiers de posséder dans nos murs l'un des plus prodigieux boxeurs qui aient été applaudis sur le ring. Agé de 35 ans, Kid Mac Coy naquit à Rush County (Indiana), et débuta à l'âge de 22 ans. Il s'adjugea le titre de champion du monde des poids moyens en knock-outant Billy Doherty au treizième round, en 1896. Il avait acquis auparavant le titre de champion poids légers de l'Indiana, de l'Ohio et du Kentucky et celui de champion d'Amérique de poids moyens, en battant Tommy Ryon, par knock-out en quinze rounds. L'ensemble de sa carrière est splendide, ainsi que vous pourrez en jnger : 65 combats, 23 victoires aux points, 27 par knock-out, 3 matches nuls, 7 sans décision, 5 défaites, dont 3 par knock-out, par Jack Mac Cormik, par Tom Sharkey et par Jim Corbett. Kid Mac Coy s'est retiré le 4 mars 1905, après avoir mis knock-out Jack Crawford, à Hot Springs en un round.

Kid Mac Coy passe pour un des boxeurs les plus adroits qui aient jamais existé. On lui doit le fameux corkscrew ou tire-bouchon. Il consiste en frappant par un direct, à tourner la main de façon à déchirer la peau de l'adversaire.

Jacques Mortane.

Kid Mac Coy.

L'un des plus fameux boxeurs d'Amérique, fut champion du monde des poids moyens.



Une opinion de Kid Mac Coy.

Le livre La Boxe, *est le meilleur ouvrage qui ait paru jusqu'à ce jour*[1].

Bob Fitzsmimons et sa femme.

Robert Fitzsimmons voudrait rentrer dans le ring. Il a lancé un défi à Jack Johnson.

(1) *La Boxe*, par Jacques Mortane et André Linville (Pierre Lafitte et Cie, éditeurs, 3 fr. 50).

L'INITIATION AUTOMOBILE (1)

Par H. PETIT

V. — LE CYLINDRE

Le cylindre a un double rôle : il est moteur et refroidisseur — Cylindres à ailettes et à eau — Pannes de cylindres

AVANT d'aller plus loin, quelques mots encore sur deux des fonctions du moteur dont nous n'avons pu parler la dernière fois : le graissage et le refroidissement.

Le graissage Le graissage est assuré, en général, par le barbotage des têtes de bielle et des volants dans l'huile qui est vidée au fond du carter. Des dispositifs spéciaux, que nous étudierons plus tard, sont aujourd'hui de plus en plus employés.

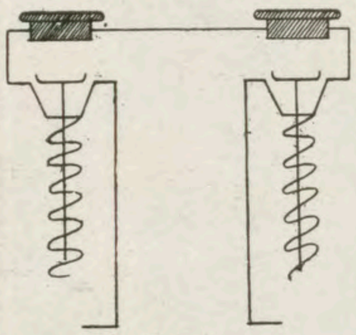


Fig. 1,

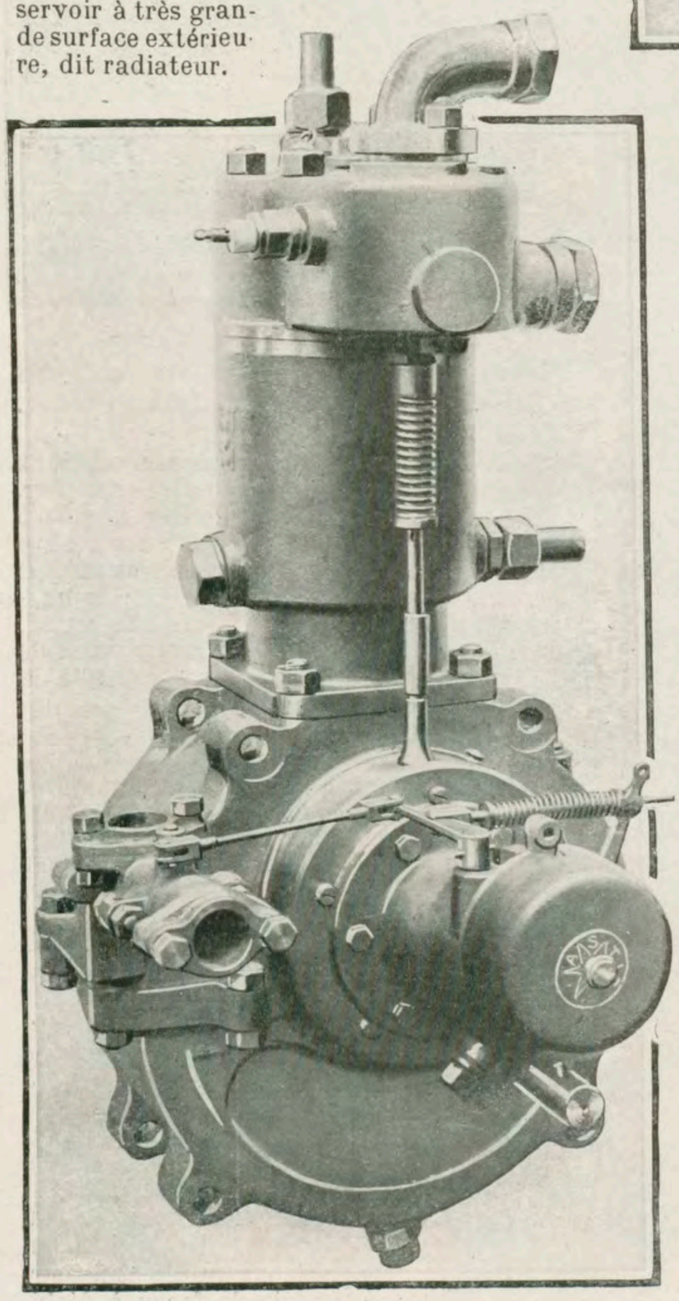
Schéma d'un cylindre à soupapes symétriques.

Le refroidissement Le refroidissement est assuré par l'air ambiant.

Dans les petits moteurs au-dessous de quatre chevaux) des ailettes portées par le cylindre radient directement la chaleur à l'air environnant.

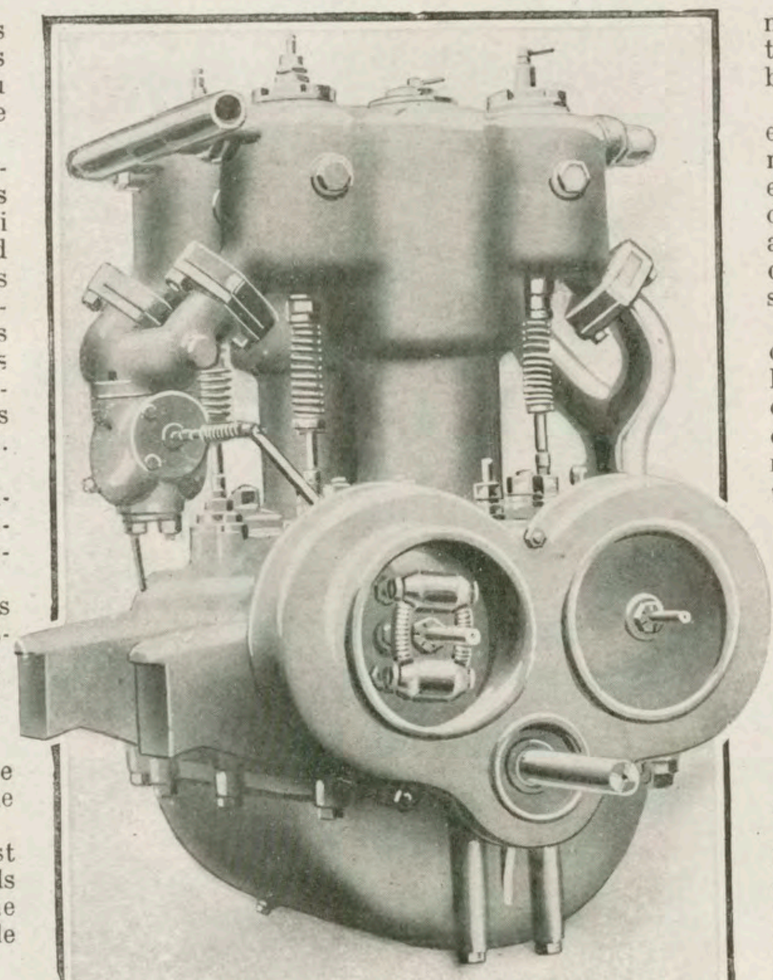
Dans les autres moteurs, le cylindre porte une double enveloppe dans laquelle circule de l'eau.

Cette eau provient d'un réservoir, et est mue soit par la simple différence de poids entre l'eau chaude et l'eau froide, soit par une pompe. Quand elle a traversé le cylindre. elle se rend dans un réservoir à très grande surface extérieure, dit radiateur.



Cylindre à circulation d'eau.

Autour du cylindre est disposé une chemise et l'eau circule entre les deux parois.



Cylindre à soupapes symétriques.

Les soupapes commandées sont placées symétriquement de chaque côté du cylindre.

Très souvent un ventilateur crée une active circulation d'air à travers le radiateur. Finalement, c'est encore, comme tout à l'heure, l'air qui emporte la chaleur en excédent.

Passons maintenant aux divers organes du moteur, et commençons par le plus essentiel, le cylindre.

Le cylindre Dans un moteur d'automobile, le cylindre a un double rôle. Sa surface intérieure doit être telle qu'elle offre un logement au piston et aux soupapes, et sa surface extérieure doit satisfaire par sa forme aux exigences du refroidissement.

Nous étudierons d'abord les formes intérieures. Un cylindre comporte une partie cylindrique exactement tournée, dont le diamètre s'appelle alésage — c'est là que se mouvra le piston. — La longueur de la partie cylindrique sera donc égale à la course du piston, augmentée de la longueur dudit piston, longueur généralement voisine du diamètre. Si d est l'alésage, c la course, la longueur totale sera sensiblement

$$d + c.$$

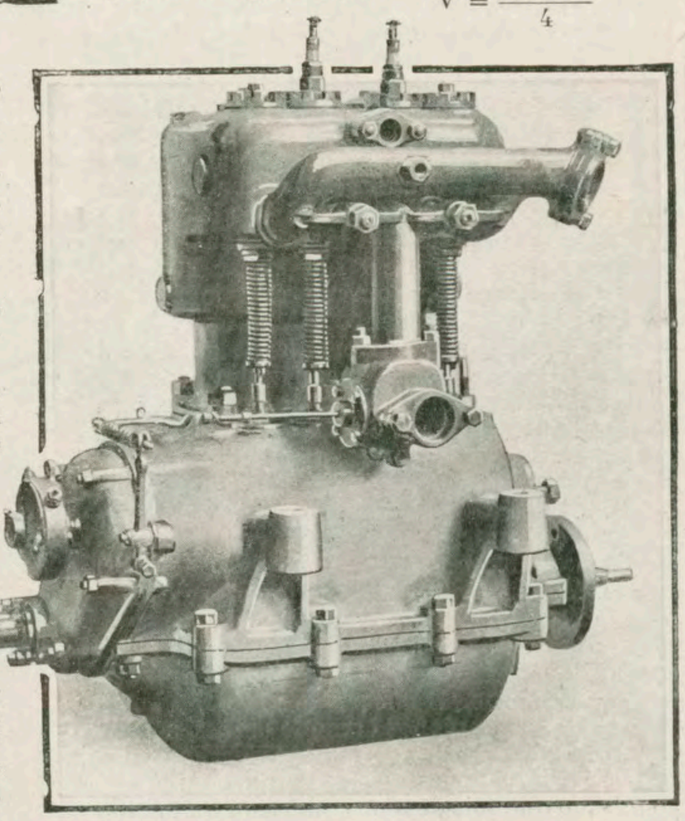
Ce cylindre proprement dit est surmonté par une calotte plus ou moins sphérique, dite culasse, qui s'appelle aussi chambre de compression ; c'est dans cet espace, en effet, que sont comprimés, au deuxième temps, les gaz explosifs, comme nous l'avons vu la dernière fois.

La culasse renferme aussi les logements des soupapes (chapelles). La forme de ces chapelles varie suivant trois types principaux :

1° Moteurs à soupapes automatiques : une seule chapelle renfermant en haut la soupape d'admission, en bas celle d'échappement ;

2° Moteurs à soupapes commandées, symétriques : deux chapelles situées aux extrémités d'un même diamètre, fermées en bas par les soupapes, en haut par des bouchons en bronze vissés ;

3° Moteurs à soupapes commandées du même côté : une seule chapelle double, contenant les deux soupapes et fermée par deux bouchons.



Cylindre à soupapes du même côté.

Une seule chapelle contient les deux soupapes et est formée par 2 bouchons.

Une quatrième forme de culasse conquiert en ce moment la faveur : c'est la culasse hémisphérique, avec soupapes commandées par en dessus : les sièges des soupapes sont taillés dans la culasse elle-même. Ce dispositif, très avantageux au point de vue thermo-dynamique, a l'avantage de réduire au minimum la surface de la chambre d'explosion.

Outre les orifices des soupapes, la culases comporte deux orifices : l'un, le trou de la bougie, manque parfois et se trouve alors dans un des bouchons des soupapes. L'autre, que l'on peut fermer à volonté par un robinet, sert à la décompression. Il permet en outre d'injecter quelques gouttes d'essence pour faciliter le départ du moteur par temps froid.

La cylindrée Puisque nous parlons de cylindre, il est nécessaire de définir la cylindrée.

La cylindrée est le volume engendré par le déplacement du piston dans un demi-tour du moteur. Elle a pour expression

$$V = \frac{\pi d^2 c}{4}$$

d étant l'alésage, c la course.

Telle est la cylindrée d'un cylindre. — L'acception de ce mot s'est d'ailleurs étendue : on désigne sous le nom de cylindrée d'un moteur le volume de gaz aspiré pendant un cycle complet, soit deux tours. — Si n est le nombre des cylindres, la cylindrée sera donc : $V' = \frac{\pi d^2 c n}{4}$

soit pour un 4-cylindres : $\pi d^2 c n$.

La compression Parlons encore de la compression, avant de quitter les formes intérieures du cylindre.

Si v est le volume de la chambre de compression, c'est-à-dire de toute la partie du cylindre située au-dessus du piston, quand il est en haut de sa course, le taux de la compression théorique est, en atmosphères

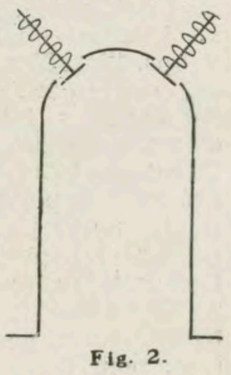
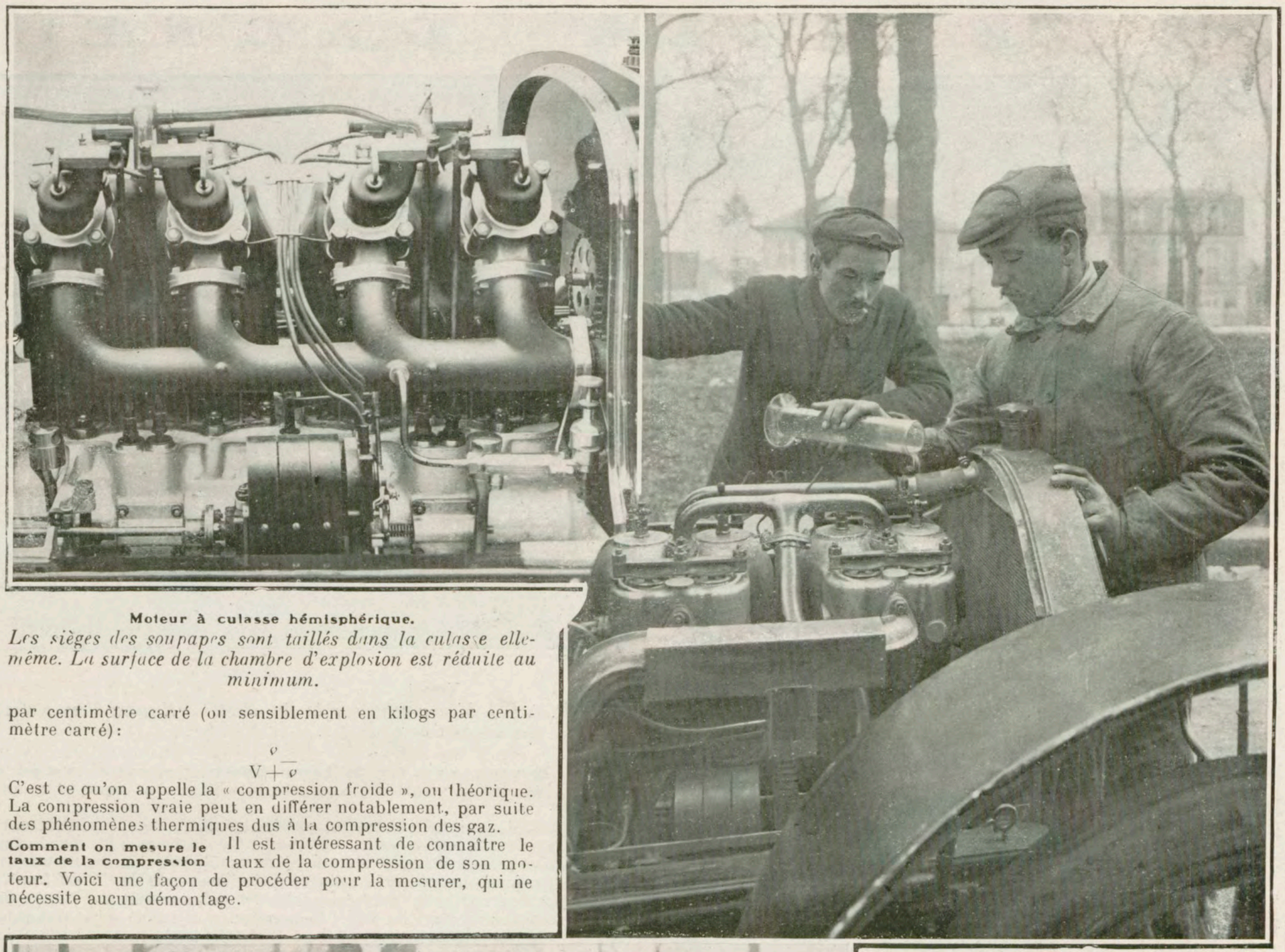


Fig. 2.

Schéma du cylindre à culasse hémisphérique.

Voir les nos 528, 535 et suivants.



Moteur à culasse hémisphérique.

Les sièges des soupapes sont taillés dans la culasse elle-même. La surface de la chambre d'explosion est réduite au minimum.

par centimètre carré (ou sensiblement en kilogs par centimètre carré):

$$\frac{v}{V+v}$$

C'est ce qu'on appelle la « compression froide », ou théorique. La compression vraie peut en différer notablement, par suite des phénomènes thermiques dus à la compression des gaz.

Comment on mesure le taux de la compression Il est intéressant de connaître le taux de la compression de son moteur. Voici une façon de procéder pour la mesurer, qui ne nécessite aucun démontage.

Pour mesurer le taux de la compression.

On amène un des pistons au point mort supérieur, position que l'on reconnaît en enfonçant une aiguille à tricoter par le robinet de décompression correspondant et en tournant lentement la manivelle, jusqu'à ce que l'aiguille commence à redescendre.

On mesure le volume de la chambre de compression.

On remplit cette chambre d'eau de savon au moyen d'une éprouvette graduée, et on mesure la quantité introduite.

Je suppose que vous connaissez la course et l'alésage de vos cylindres. Il vous suffira alors d'amener au point mort supérieur l'un des pistons, au temps de la compression, et non à celui de l'échappement, de façon que toutes les soupapes soient fermées. Pour cela, vous ouvrez votre robinet de décompression, généralement placé sur le dessus du cylindre, et y introduisez une aiguille à tricoter. Un aide tourne très lentement le volant. Au moment où l'aiguille vous indique que le piston est en haut, arrêtez-vous.

Prenez, dans une éprouvette graduée, une certaine quantité d'eau de savon (pas d'huile, qui empâterait vos soupapes, ni d'essence, qui filerait entre le piston et le cylindre). Notez la quantité de liquide, et versez avec précaution par le robinet ouvert, jusqu'à ce que tout soit plein. Un injecteur à pétrole sera commode pour cette opération. La différence entre le volume primitif et le volume restant dans votre éprouvette vous donne le volume v de votre chambre de compression.

Si vous ne connaissez pas la cylindrée, faites une seconde mesure, le piston en bas de sa course (1). qui vous donnera V. En divisant v par la somme $v+V$, vous aurez le taux de compression de votre moteur.

Le taux de compression d'un moteur à essence varie aujourd'hui de 3 kil. 500 à 6 kilos par centimètre carré.

(A suivre.) H. Petit.

(1) Ce ne sera possible, dans les moteurs à soupapes commandées, qu'en démontant un poussoir de soupape ; une des soupapes, admission ou échappement, est en effet toujours ouverte quand le piston est à son point mort bas.

La Vie au Grand Air

KEYSER GAGNE LE VIII^e LEMONNIER

Keyser à l'arrivée.

L'invincible Keyser a enlevé le Prix Lemonnier, en 42 m. 42 s. 1/5. Il courait comme individuel.

Versel.

Versel (R. C. F.), bien revenu sur la fin, s'est classé second en 43 m 3 s.

Les trois leaders.

Keyser, Versel et Courbaton sont restés ensemble jusqu'au bas de la descente de Picardie.

Courbaton.

Courbaton (S. C. V.) a pris la troisième place, en 43 m. 34 s. 1/5.

Keyser pendant la course.

C'est la deuxième victoire de Keyser qui, cette année, a battu le record de la distance. Le S. C. V. a emporté le challenge.

Keyser se couvre de boue et de gloire, mais ne s'en contente pas, et bat le record ✠ Versel retrouve sa forme d'antan ✠ Vaugirard inonde la route de ses maillots blanc et vert et gagne le Challenge

Ce n'est pas que le temps fût particulièrement engageant, dimanche dernier: il tombait de la neige à Versailles, et Picardie n'était qu'une vaste patinoire. Eh bien, malgré cette neige et cette boue, près de trois cents coureurs attendaient, vers onze heures, qu'on voulût bien leur donner le départ du VIII^e Lemonnier.

Donc, après pas mal de retard, un coup de pistolet lança sur la route la meute toute bariolée. Elle fut vite dispersée, et pendant que notre auto grimpait Picardie, je pouvais noter au passage pas mal de visages déjà crispés par l'effort et de têtes qui penchaient vers la terre. Mais les cracks étaient déjà détachés du lot, et successivement nous dépassâmes, après les retardataires, le gros des coureurs s'éclaboussant de boue à qui mieux mieux, au milieu des autos et des cyclistes gêneurs. Les culottes blanches étaient déjà noirâtres; quant aux culottes noires, elles étaient grises. Puis ce furent les deux groupes de tête, l'un suivant l'autre à trente mètres, le second mené par Fayollat, G. Filliâtre, Bouhours et Hallais, de Rouen; le premier, composé de Courbaton, Keyser et Versel trottant de front.

Bien dans leur allure, les trois hommes allaient facilement suivant leurs différents styles: Courbaton, la tête rejetée en arrière dans les épaules qui roulent; Keyser, au milieu, dansant légèrement dans les flaques; Versel, sur la droite, le front tendu en avant, courant en force avec une expression têtue.

J'avais, deux jours avant la course, indiqué à Keyser comme étant un endroit parfait pour démarrer et lâcher son adversaire, le passage à niveau qui se trouve au sortir du parc de Saint-Cloud. Il faut croire qu'il s'en souvint, car, à ce point exact, il démarra sec et laissa, du coup, Courbaton à 15 mètres. Derrière celui-ci, Versel se remettait peu à peu en action, suivi lui-même, à petite distance, de Fayollat, Millerot, Bouhours et du Rouennais Hallais.

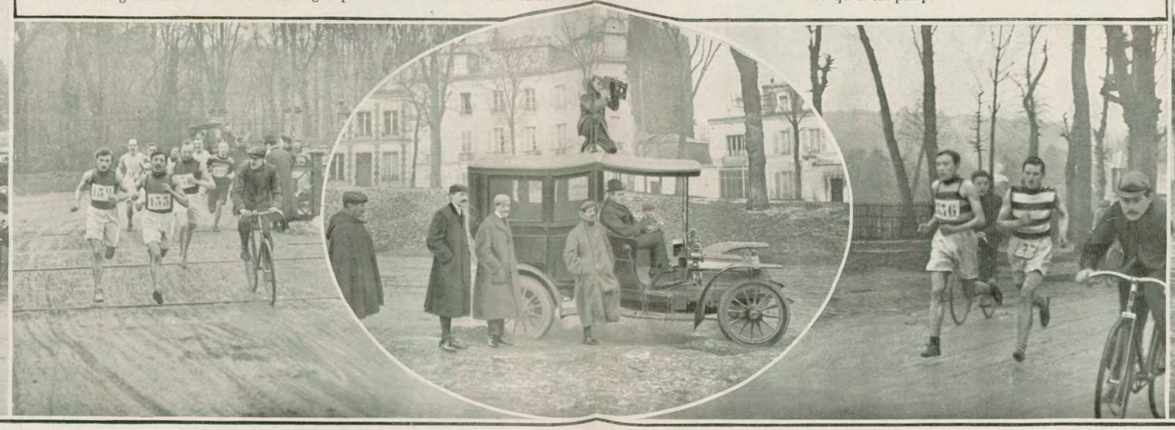
Puis, ce fut la descente de Suresnes, difficile à prendre cette année, des empierrements obstruant les trottoirs. Versel, retapé, avait rejoint, puis lâché Courbaton, et se lançait alors à la poursuite du Hollandais volant. Un moment, même, on eut l'impression qu'il allait l'atteindre. Keyser faisait, à ce moment, connaissance, lui aussi, avec les agréments du point de côté, mais ce ne fut qu'une illusion, car Versel se mit de nouveau à souffrir, portant la main contre son flanc gauche, et Keyser reprit l'avance.

La course était dès lors finie. Suresnes, la barrière, la Cascade et sa grimpette furent avalées à grande allure, et les derniers 400 mètres du Racing virent Keyser terminer en tête, suivi à 60 mètres de Versel, qui précédait Courbaton, lui-même suivi de Fayollat. Le vainqueur, très frais, avait couvert les 12 km. 800 en 42 m. 42 s. Quant au second, il était aussi frais que le premier ce qui n'est pas peu dire.

L. DE FLEURAC.

Le vestiaire automobile.

Ce ne fut pas une mince affaire que de transporter de Versailles à Paris. les vêtements des 240 concurrents.



Au passage à niveau.

Sur 240 partants, 219 terminèrent les 12 kilom. 800 du parcours.

La photographe de la *Vie au Grand Air*.

L'éclectique sportsman Gauderman avait bien voulu mettre à notre disposition une des voitures du garage qu'il dirige avec Garcet.

Versel lâché.

Victime d'un point de côté, Versel fut lâché à Ville-d'Avray.

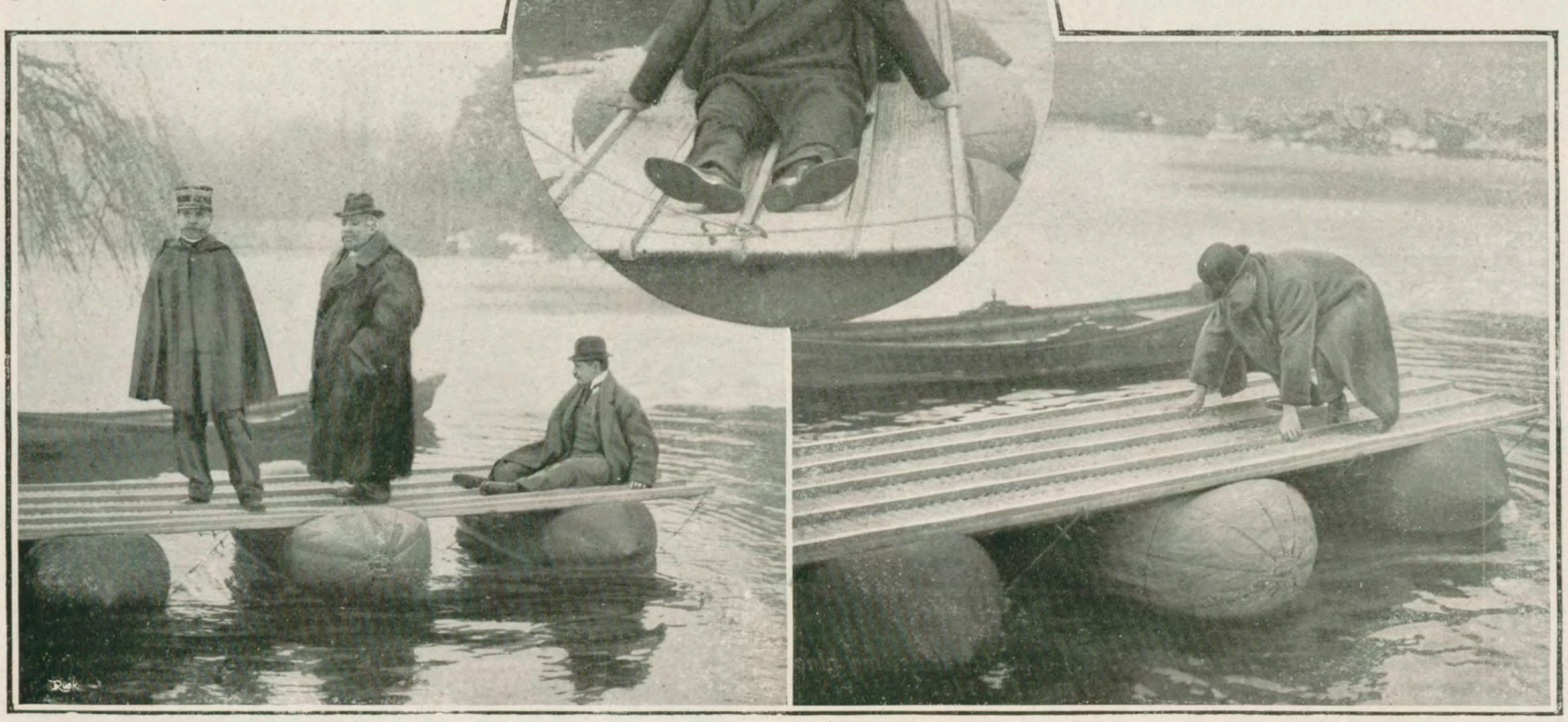
Une équipe de vétérans.

Nos confrères Martens, Geo Lefèvre et Marchais prenaient part à la course, entraînés par une équipe d'automobiles.

UN APPAREIL DE SAUVETAGE

Un nouvel appareil de sauvetage, en cas de rupture de glace, offert par l'Académie des Sports à la Ville de Paris, vient d'être expérimenté sur le lac du Bois de Boulogne. Il consiste en un radeau, supporté par des sacs gonflés d'air, qui le rendent insubmersible.

Les expériences, très réussies, ont été faites en présence du duc Decazes, président de l'Académie des Sports; MM. Mouquin, représentant le Préfet de police; le capitaine ingénieur Normand, des Pompiers de Paris; le commandant Renard et le baron Henri de Rothschild.



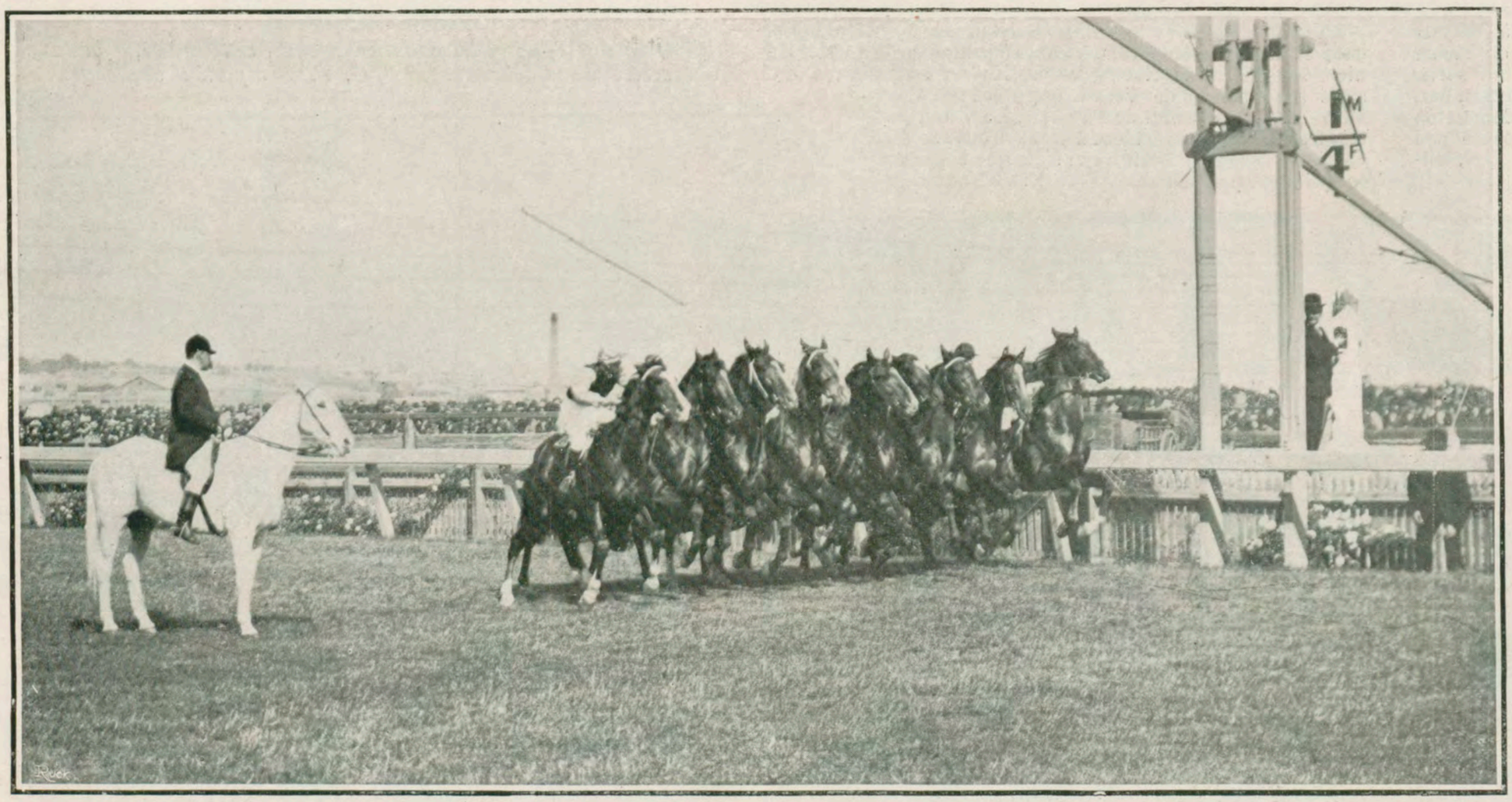
Les expériences de sauvetage sur glace au Bois de Boulogne.

Sur le radeau, le duc Decazes, le commandant Renard et le capitaine ingénieur Normand, des Pompiers de Paris.

Au premier plan, le baron Henri de Rothschild, se rend compte des qualités de flottement du radeau de sauvetage.

Le duc Decazes, président de l'Académie des Sports, donatrice de l'appareil de sauvetage, en étudie la stabilité latérale.

LE DÉPART DU DERBY D'AUSTRALIE



Un beau départ en ligne.

La photographie que nous reproduisons ci-dessus, représente le départ du Derby d'Australie, couru à Melbourne, à la fin de novembre dernier. Il est rarement donné de rencontrer des concurrents aussi bien en ligne. On croirait plutôt voir des chevaux d'armes à une revue, que des pur-sang sous les ordres du starter.

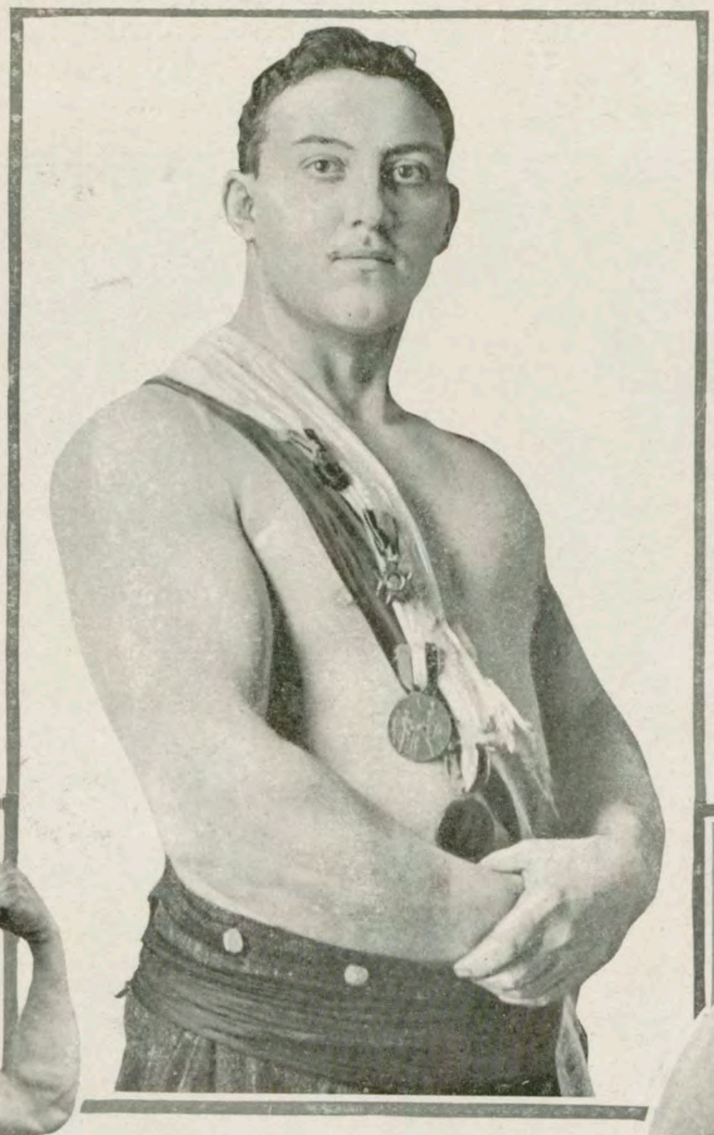
LE CHAMPIONNAT DE LUTTE AMATEURS

Organisé par la *Vie au Grand Air*

Le Championnat de France de lutte amateurs, organisé par la *Vie au Grand Air*, va se terminer dimanche prochain

COMMENCÉ le 15 novembre, le Championnat de France de lutte amateurs organisé par la *Vie au Grand Air*, va prendre fin. Il ne nous reste plus à disputer que la séance des finales. Il est temps, par conséquent, d'étudier les chances respectives de la plupart des concurrents des finales.

Edouard Nytram est le grand favori parmi les poids lourds. Il ne compte que des victoires, il lui reste à rencontrer le lutteur de province qui triomphera des autres provinciaux. Voici ses mensurations : taille, 1 m. 71 ; poids, 82 kilos ; cou, 43 cent. 5; poitrine, 1 m. 18 au repos, 1 m. 24 contractée; bras, 39 centimètres; ceinture, 89 centimètres; cuisses, 66 cent. 5; mollets, 42 centimètres. Il possède une liste de performances remarquables : en 1904, vainqueur du Championnat du XI[e] arrondissement: vainqueur de la Ceinture d'argent, au Championnat de Paris; vainqueur du Championnat de Montmartre; en 1906, vainqueur du Championnat du monde; en 1907, champion de France; en 1908, champion de Montmartre. De plus, il détient le record de France de l'exerciser, position de face.



Louis Lemaire.

Huit fois champion du Nord, deux fois champion du Pas-de-Calais, champion de la Marne. Taille : 1[m]70 ; poids : 88 kilos.

Parmi les provinciaux poids lourds, se trouvent Louis Lemaire et Luchézy. Louis Lemaire, de Reims, a été huit fois champion du Nord, deux fois champion du Pas-de-Calais. Il est champion de la Marne. Il a battu en deux minutes l'ancien champion rémois, Edmond Henry, vainqueur d'Antonitch, de Julius, de Choréla, etc... Lemaire n'a encore été tombé que par Paquit. Taille, 1 m. 70; poids, 83 kilos; poitrine, 1 m. 20; tour d'épaules contractées, 1 m. 37; cuisses, 60 centimètres; ceinture, 86 centimètres; mollet, 39 centimètres; cou, 46 cent. 5; bras, 40 cent, 5; avant-bras, 33 centimètres.

Luchézy, d'Arcachon, pèse 80 kilos et mesure 1 m. 76. Il n'a participé encore à aucun championnat officiel, mais il a battu à plusieurs reprises les différents champions du Sud Ouest. C'est l'outsider dangereux.

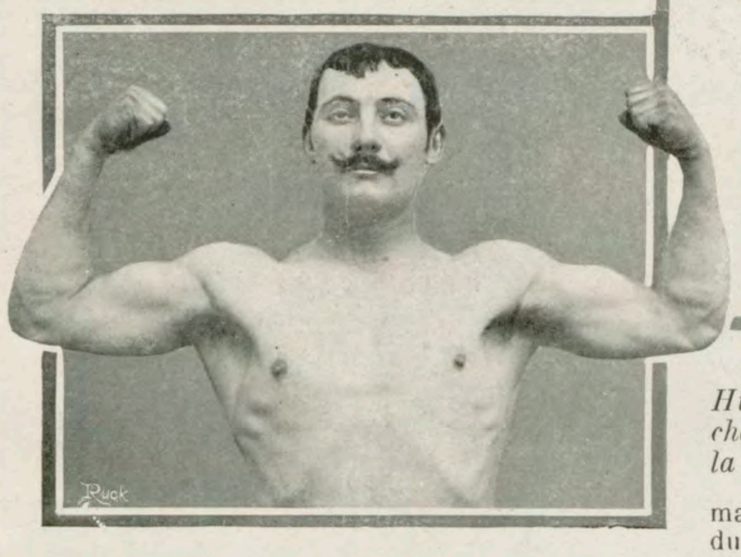
Dans les poids moyens, nous trouvons outre Vermeiren, champion de France 1906, J. Schmid. Voici les mensurations du dernier : poitrine, 1 m. 12, cou 42 centimètres, bras 41 centimètres, avant-bras 33 centimètres, cuisse 58 centimètres, mollet 38 centimètres. Il a remporté la cinquième couronne, à la Fête fédérale de Tourcoing, en 1906; la huitième à la Fête fédérale de Clermont-Ferrand; en 1907; la première au Concours international de Calais; la première au Concours de l'Association de la Seine et la première à la Fête fédérale de Troyes. Il a obtenu le 2[e] prix au Championnat du Monde de 1906; le 2[e] au Championnat de Paris de 1907 et le 1[er] au Championnat du Monde de 1908.

Parmi les provinciaux, citons : H. Grizon, champion poids moyens de 1906, champion de Champagne de 1907. Taille 1 m. 65, poids 72 kilos, poitrine 1 m. 08, mollet 39 centimètres, cou 41 centimètres, bras 39 cent. 5.

Georges Halary, 2[e] du Championnat de Champagne 1907; 1[er] du Grand Prix de la ville de Reims 1908. Taille 1 m. 70, poids 72 kilos, poitrine 1 m. 06, mollet 38 centimètres, cou 41 centimètres, bras 38 centimètres.

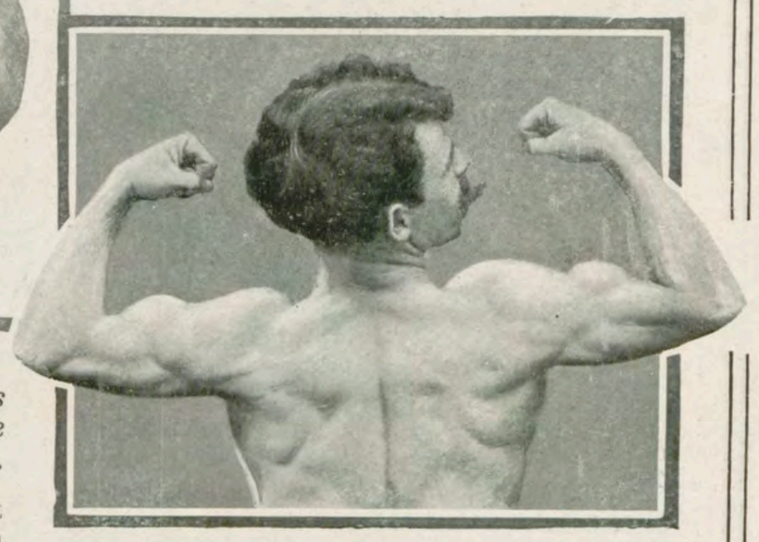
Parmi les poids légers, se trouvent Davis, champion d'Angleterre de « catch as catch can », 3[e] en lutte libre aux Jeux Olympiques. La province sera représentée par G. Kessler, de Reims, champion des poids légers 1903, 1904 et 1905. Poids 59 kil. 500, taille 1 m. 65, poitrine 99 centimètres, cou 38 centimètres, mollet 38 centimètres, bras 36 centimètres. Neveu, d'Arcachon, est un sportsman dans toute l'acception du mot, excellent gymnaste, rameur, boxeur, coureur à pied, il est capitaine de l'équipe de football J. P. P. d'Arcachon. Lauréat des Concours fédéraux de Périgueux, Saint-Etienne, Dijon, Nice, Marseille, Le Mans et Tourcoing, il mesure 1 m. 63 kil., pèse 59 kil. 200, biceps 36 centimètres, mollets 36 centimètres.

On voit donc que notre Championnat a réuni les engagements de tous les meilleurs lutteurs amateurs que possède la France. J. M.



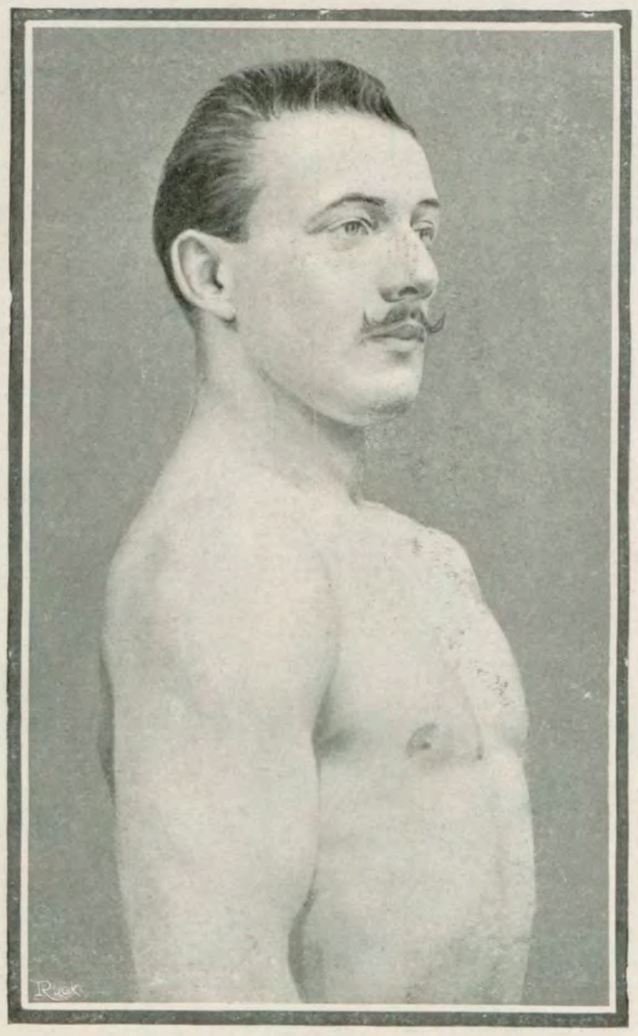
Henry Grizon.

Champion de Champagne de 1907. Taille : 1[m]65 ; poids : 72 kilos.



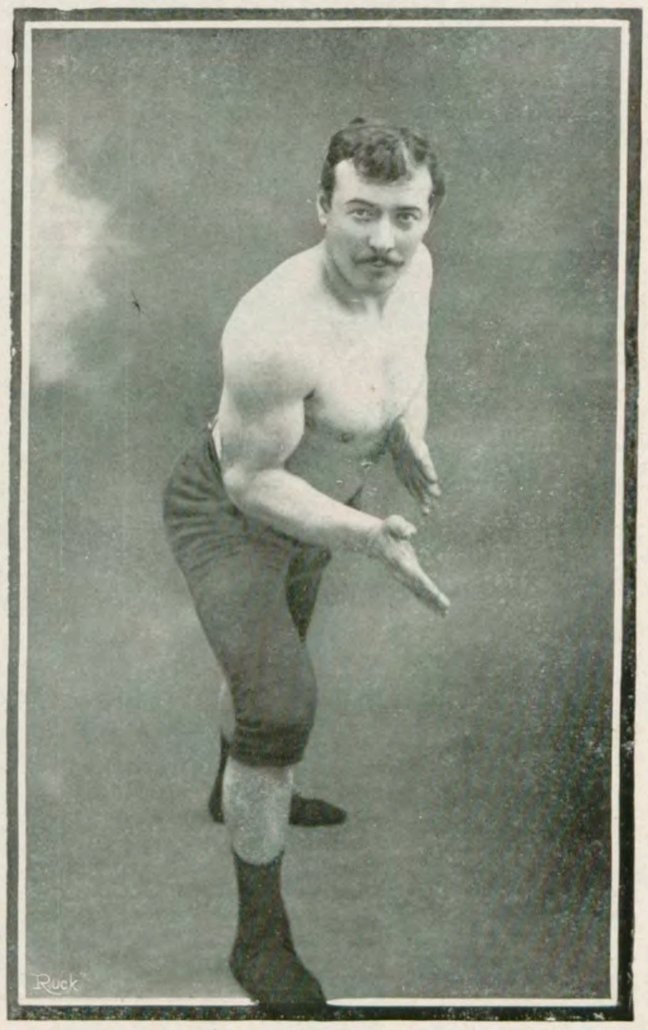
Neveu.

Neveu, d'Arcachon. Taille : 1[m]63 ; poids : 59 kil. 200.



G. Halary.

Vainqueur du Grand Prix de Reims. Taille : 1[m]70 ; poids : 72 kilos.



Luchézy.

Luchézy, d'Arcachon. Taille : 1[m]76 ; poids : 80 kilos.

A PROPOS DES COURSES D'OBSTACLES

Par RENÉ RIONDET

Le cycle ininterrompu des épreuves d'obstacles ne nous laisse pas le temps de nous appesantir sur l'examen des statistiques récemment parues

René Sauval.

Second sur la liste, avec 89 victoires, contre 37 en 1907.

Parfrement.

Arrive en tête des jockeys gagnants en obstacles en 1908, avec 126 victoires.

Heath.

Récemment apprenti, occupe le cinquième rang, avec 29 victoires.

Alec Carter.

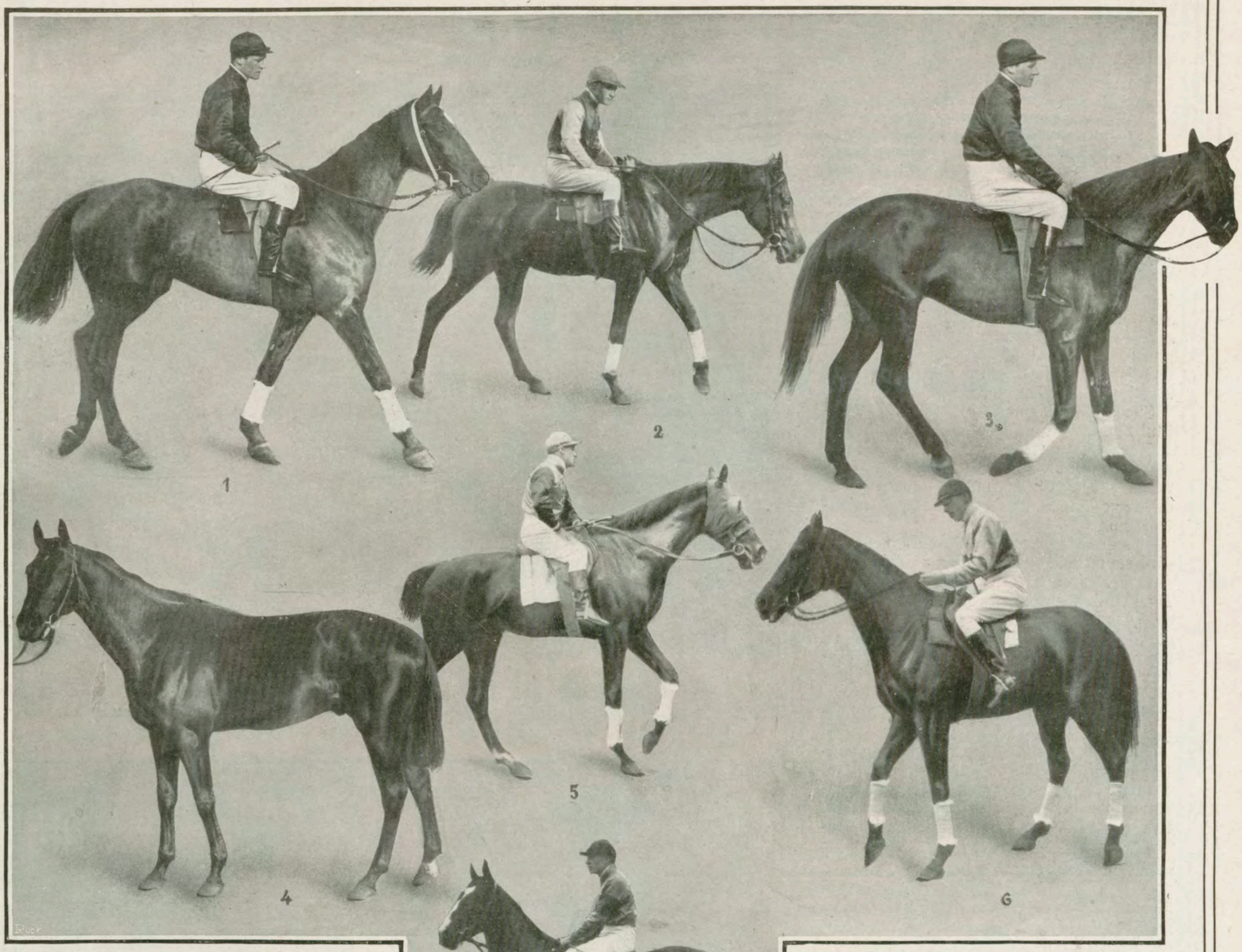
Premier de l'an dernier, avec 139 victoires, se place troisième en 1908, avec 65 victoires.

Defeyer.

Occupe, comme en 1907, le quatrième rang, avec 35 victoires.

Le Meeting de Pau, qui prolonge la saison d'obstacles jusqu'à la fin de l'année, retarde l'apparition des statistiques, car elles ne peuvent être définitivement établies qu'aux environs du 1er janvier. Aussi, leur étude semble-t-elle nous ramener à de l'histoire ancienne. On se rappelle bien vaguement qu'aux dernières réunions d'Auteuil, l'écurie Arthur Veil-Picard s'assura, dans un rush magnifique, la première place sur la liste des propriétaires gagnants, avec un total de 434.117 francs ; on se souvient aussi que Dandolo, le leader sur le palmarès des vainqueurs, avec 194.890 francs, accomplit un exploit remarquable, en remportant à 9 ans le Grand Steeple Chase de Paris de 1908, après avoir déjà triomphé à 5 ans dans celui de 1904 ; on se rappelle encore les superbes débuts de Jim Crow, qui tient la tête des champions de la jeune génération, avec 70.900 francs ; enfin, on ne doit pas oublier l'excellent résultat des mesures adoptées en faveur des apprentis, par la Société des Steeple Chases et par la Société Sportive d'Encouragement ; car, en réservant à ces cavaliers un certain nombre d'épreuves et en augmentant le nombre de courses dans lesquelles la décharge leur est accordée, elles sont arrivées à former déjà toute une pléiade de futurs jockeys, dont les performances sont un gage pour l'avenir. Mais tout cela, c'est déjà loin : cela se passait l'année dernière, et, à l'heure présente, le Meeting de Nice accapare notre attention au détriment des statistiques maussades.

Il y a cependant un sujet dont l'actualité n'est pas près de se démentir, bien que l'en-



Les principaux vainqueurs d'obstacles en 1908.

Voici, dans l'ordre de leurs gains en 1908, les principaux vainqueurs de l'année : 1. Dandolo, vainqueur du Grand Steeple. — 2. Pharaon, vainqueur du Prix La Haye-Jousselin. — 3. Journaliste, vainqueur du Prix des Drags. — 4. Hamed, vainqueur du Grand Prix de la Ville de Nice. — 5. Ingénu, vainqueur de la Grande Course de Haies. — 6. Lutteur III, vainqueur du Prix Montgomery. — 7. Jim Crow, vainqueur du Prix Soukaras et du Steeple-Chase des 3 ans à Saint-Ouen.

semble de ses titres semble lui donner le droit de passer à l'ancienneté : ce sujet, c'est la crise des courses d'obstacles.

La preuve de son actualité, je la trouve dans les chiffres éloquents consignés dans le remarquable rapport du prince Murat, soumis récemment au Comité Consultatif des Courses ; je la trouve aussi dans les résultats financiers de la Société des Steeple Chases, accusant pour 1908 une diminution de 10.190.825 francs au mutuel et de 174.149 francs aux entrées.

Quant à la preuve de son ancienneté, elle est fournie par les trois citations que je rapporte ici.

La première est tirée du *Manuel du Sport*, de Stonehenge, publié à Londres, en 1856, et traduit par le Comte J. de Lagondie, en 1860 : « Au point de vue de l'utilité générale, il est difficile de découvrir le but de la course de haies, puisque, à mon sens, elle n'a aucun bon résultat, si ce n'est d'amuser la foule, et encore aujourd'hui elle ne paraît pas y réussir comme par le passé ». Quant au steeple chase « il est à son déclin, tant pour la valeur des entrées que pour la valeur des courses » ; c'est d'ailleurs « une mauvaise école pour le hunter et un simple objet d'amusement, malheureusement avec des accessoires de nature assez basse pour nuire, à tous les points de vue, à la moralité de ceux qui y prennent part ».

La seconde, je la prends dans le livre de S. F. Touchstone, intitulé : *les Courses en France et à l'Etranger* et publié à Paris en 1894 : « Les Steeple Chases n'ont eu qu'une utilité très relative au point de vue de l'élevage, de l'institution et des courses, qu'ils risquent de compromettre par les abus dont ils sont le prétexte ; les sommes énormes qui leur sont consacrées pourraient sans peine trouver un emploi plus pratique et plus rationnel. Le sport y est depuis trop longtemps relégué au second plan et la question de représentation populaire, bien organisée, prime encore toutes les autres. »

La troisième est tirée du très remarquable *Traité Pratique d'élevage et d'entraînement*, que MM. Paul Fournier et V. Duret ont fait paraître l'an dernier : « L'utilité en France des courses d'obstacles consiste à former de bons sauteurs qui puissent plus tard servir d'étalons de croisement. Or, si paradoxal que cela paraisse, on peut soutenir que nous n'avons aujourd'hui ni sauteurs, ni étalons de croisement... Mais on songe surtout au rapport du Mutuel : les courses d'obstacles n'ont guère d'autre but que le jeu, les intérêts de l'élevage ne sont que secondaires ».

On voit ainsi, à la lecture de ces appréciations fournies par des autorités dont la compétence égale l'impartialité, que cette fameuse crise des courses d'obstacles ne date pas d'hier. Les esprits avisés la prévoyaient depuis longtemps ; et, si l'on avait bien voulu s'inspirer de leurs sages conseils, il aurait été facile d'en circonscrire les effets, peut-être même de l'éviter complètement. Au lieu de se livrer à l'étude des réformes nécessaires, chacun s'est laissé envahir par un esprit de douce quiétude, entretenue par les apparences d'une prospérité factice et surtout par les flatteries exagérées d'une clientèle complimenteuse. Dès qu'une fissure se produisait dans l'admirable édifice, on y remédiait en augmentant le chiffre des allocations distribuées ; nous en sommes arrivés ainsi à l'état de ces industries, artificiellement soutenues par l'Etat à grand renfort de primes ou d'encouragements de toutes sortes.

(A suivre.) René Riondet.

SUR ROUTE ET SUR PISTE[1]

Par LUCIEN PETIT-BRETON

Lucien Petit-Breton a rappelé ses souvenirs de jeunesse. Il a raconté pourquoi on l'appelait l'Argentin et comment il devint coureur.

IMAGINEZ une suite ininterrompue de fondrières, d'ornières, de fossés, et vous vous rendrez un compte à peu près exact des billards argentins.

Ma première course vraiment importante fut le premier Championnat de fond amateurs de 100 kilomètres avec entraînement par machines multiples. J'y triomphai dans la matinée, et dans la journée je finis second du Championnat de vitesse, à un pneu derrière Goffre.

C'est en 1899 que je quittai le Jockey-Club, pour entrer à la succursale Peugeot, à Buenos-Ayres, chez MM. Rech et Lehmann, comme vendeur et coureur. Je travaillais le matin au magasin, et à partir de deux heures de l'après-midi, je m'entraînais.

Mes débuts avaient été rendus très pénibles, par la répulsion que ma décision de devenir coureur avait inspirée à mon père. Il ne voulait entendre parler à aucun prix de cette carrière. Il me poursuivit même et fit saisir ma bicyclette. Mais après ma victoire dans le Championnat amateurs, brusque revirement : mon père devint tout à coup un fervent du cyclisme, et il ne manquait aucune des réunions auxquelles je prenais part.

En 1900, je commence à devenir le routier qu'on a bien voulu apprécier en France. Je gagne la course Lujan-Buenos-Ayres sur un parcours de 75 kilomètres. Les routes étaient toujours aussi mau-

Lucien Petit-Breton au régiment.

Cette photographie prouve que Lucien Petit-Breton est bien Français. La nationalité d'Argentin ne lui était attribuée par les organisateurs des épreuves qu'il disputait que pour donner à celles-ci un cachet plus international.

Le mariage de Petit-Breton.

C'est au mois d'octobre que Lucien Petit-Breton s'est marié. Pour réaliser ce rêve, il a pris une retraite précoce, puisqu'il n'a pas 27 ans. Malgré sa jeunesse, il a eu le temps de s'assurer une existence aisée.

(1) Voir le nº 538.

vaises. Le second me suivait à 25 mètres.

L'année suivante, devenu professionnel, je renouvelle ce succès, en triomphant avec une grande facilité de tous mes adversaires, et regagne comme pro tous les championnats que je possédais comme pur. Je remporte également le Grand Prix de la République de demi-fond, derrière tandems à pétrole. On voit donc que je suis un vétéran du sport derrière moteur : je ne l'admire pas davantage pour cela. Je reçus un prix en espèces et une grande médaille de 200 francs d'or, offerte par le président Roca. Pendant cette saison 1901, j'accomplis de belles performances à Buenos-Ayres sur la piste du Vélodrome Central, qui mesurait 130 mètres de tour. J'y remportai de nombreuses victoires sur des coureurs européens, tels que Del Rosso, Singrossi, Minozzi, Jacquenod et sur le champion national Cervera. J'étais presque invincible en vitesse et je gagnais toutes les épreuves sur route

Ces succès me donnaient une envie folle de partir pour la France. Chaque fois que les champions retournaient en Europe, j'avais le cœur gros et je me désespérais de ne pouvoir les accompagner. Je me sentais la qualité suffisante pour réussir dans ma patrie natale; j'étais décidé à travailler, à prendre de la peine, mais c'étaient les fonds qui manquaient le plus. Je commençai à faire des économies et, lorsque j'eus mis 2.200 francs de côté, je pris le parti d'aller tenter la fortune à Paris. Un mois après, il ne me restait plus rien.

J'arrivai à Paris le 1er mars 1902. Ne connaissant pas du tout la capitale, j'y éprouvai de gros ennuis. Je commençai mon entraînement au Parc des Princes, précédé d'une réputation peut-être exagérée — il convient d être modeste — faite par les Européens qui étaient venus en République Argentine. Je troquai mon nom de Breton, que portait un autre coureur, contre celui de Petit-Breton.

Mal acclimaté, mes premières courses ne furent pas très heureuses. Le dimanche de Pâques, je suis battu en vitesse par Jaeck, au Parc des Princes. Puis, avec le beau temps, je retrouve mes jambes. Le jour où la piste de Buffalo fut livrée aux coureurs, à l'entraînement, je collai derrière un tricyle à pétrole et je remportai un énorme succès, car j'étais encore quelque peu inconnu. Après avoir marché à 65 kilomètres à l'heure, pendant un bon moment, je fus porté en triomphe par les spectateurs et les coureurs mêmes, à ma descente de machine.

Je ne commençai à me sentir en bonne forme, réellement, qu'au mois de juillet, pour le Bol d'Or. J'y terminai second, derrière Huret, en menant toujours et sans être soigné. Mon succès fut extraordinaire. Jamais je n'ai reçu autant d'acclamations enthousiastes; la victoire d'Huret passa presque inaperçue à côté des acclamations qui m'étaient adressées de toutes parts, à moi, l'outsider.

La même année, je vais, pour la première fois, courir les Six Jours de New-York. Je faisais équipe avec Darragon qui, abandonnant le troisième jour, m'obligea à quitter la course. Entre temps, je gagnai moult courses de primes et, sur quatre épreuves par élimination courues, j'en gagnai quatre.

Enfin, entre autres succès d'antan, je rappellerai les Huit Jours de 1903, à raison de huit heures par jour. Elle se réduisit à une épreuve de sept jours, la pluie ayant empêché une réunion. Ce fut Gougoltz qui triompha, je terminai second, après avoir gagné cinq courses sur sept. Mes autres succès, je les citerai au cours des chapitres suivants, à mesure que j'étudierai les diverses branches du sport cycliste.

CHAPITRE II

Les courses de vitesse. — Quelles sont les qualités nécessaires au sprinter. — Les meilleurs coureurs de la spécialité.

Qu'est-ce qu'un sprinter ?

Cette question semble un peu exagérée. Je ne crois pas qu'il existe une personne s'intéressant au sport cycliste qui ignore cette définition. Mais dans toute étude, il est d'usage d'aller du simple au compliqué et de ne jamais rien négliger pour que la compréhension du texte soit facile. Donc soumettons-nous : le sprinter est le coureur de vitesse; le sprint est la pointe de vitesse du sprinter.

Il est certain que c'est parmi les sprinters que l'on trouve, dans l'ensemble, les hommes les mieux constitués physiquement. Cependant, je suis loin de m'associer à l'opinion de certaines compétences qui ont de tout temps prétendu qu'un champion de vitesse deviendrait, quand il le voudrait, champion soit de route, de demi-fond et même de grand fond. Non, le champion de vitesse est né pour le sprint. Il est plus ou moins complet et possède, au même titre que les champions des autres spécialités, des qualités qui ne s'acquièrent pas. Appelez-les comme vous voudrez.

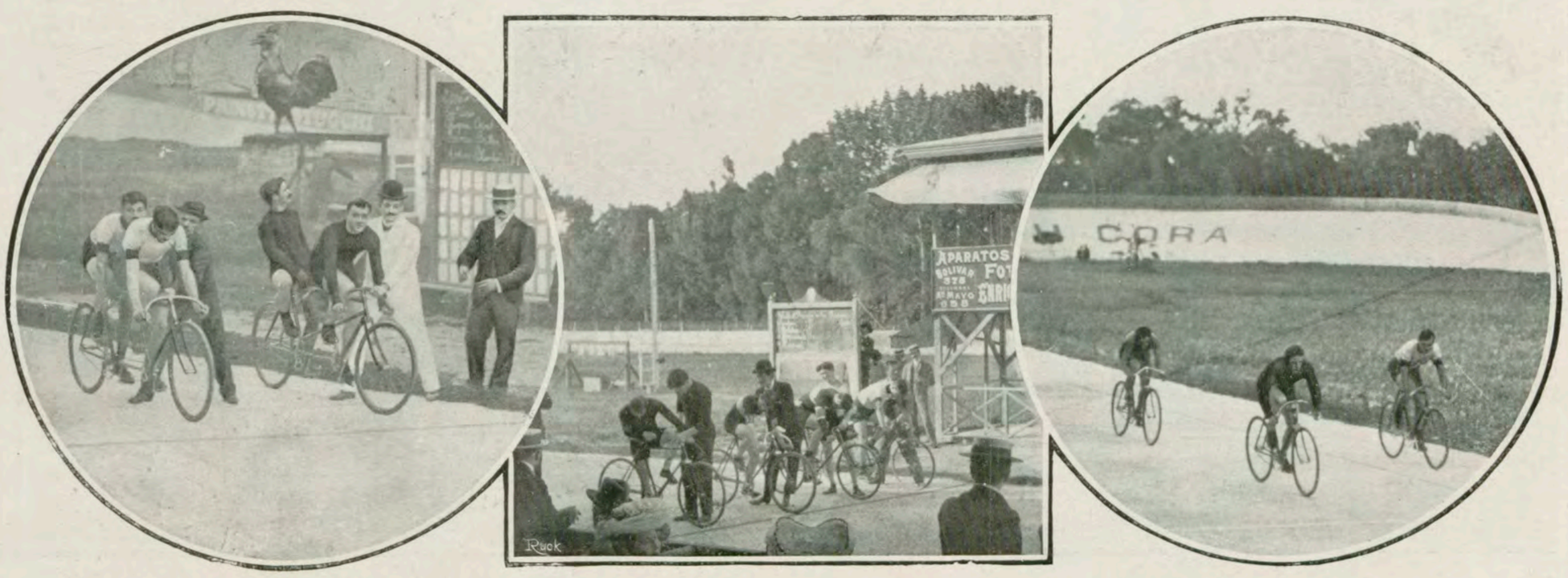
Il n'est nullement prouvé, par exemple, qu'un sprinter ne manquerait pas de la plupart des qualités requises pour les autres spécialités. A cela, on n'oubliera pas de me répondre que le champion de vitesse sera toujours avantagé sur l'homme de fond. On me citera même certains faits : Cottereau gagnant Bordeaux-Paris en 1893, et accomplissant les 572 kilomètres du parcours en 24 h. 4 m. 52 s. Il avait remporté le Championnat de France de vitesse en 1890, battant à Cognac, sur 10 kilomètres, Médinger et Chéreau. Auparavant, il avait triomphé dans le Championnat de France de vitesse pour tricycles sur 5 kilomètres en 1888, devant H. Loste à Bordeaux-Saint-Augustin, en 1889, devant Béconnais, à Grenoble et en 1890, sur 10 kilomètres devant Charron, à Grenoble. Ce qui vous prouve qu'il était réellement un sprinter. Je n'ai jamais eu le plaisir de connaître Cottereau, car j'appartiens à une génération postérieure à la sienne, mais je suis convaincu qu'il n'a jamais dû être un champion de vitesse dans toute l'acception du mot, malgré ses victoires répétées. Il y a certainement des champions de fond et de demi-fond qui pourraient le valoir largement dans le sprint, s'ils travaillaient énergiquement pour cette spécialité.

A mon avis, un sprinter doit être surtout un homme bien proportionné et possédant une très grande souplesse, tout en conservant de la souplesse.

On rencontre très souvent des hommes d'une souplesse extraordinaire, mais sans aucune puissance. Vous pouvez prendre comme exemple remarquable le nègre Germain. J'attribue ce phénomène à ce que ces coureurs ne peuvent pas s'employer complètement, c'est-à-dire utiliser leur énergie tout en conservant leur souplesse naturelle.

(A suivre.)

Lucien Petit-Breton.



Les premières armes de Petit-Breton à Buenos-Ayres.

Petit-Breton qui se faisait appeler en Argentine Breton, court avec Parmac en tandem contre l'équipe Grogna-Cornet.

Petit-Breton, Grogna, Jacquenod et Darioli : Grogna triomphera de Breton.

Grogna bat Breton d'une roue. Singrossi troisième. C'était l'époque où Petit-Breton abordait, en même temps, toutes les branches du cyclisme.

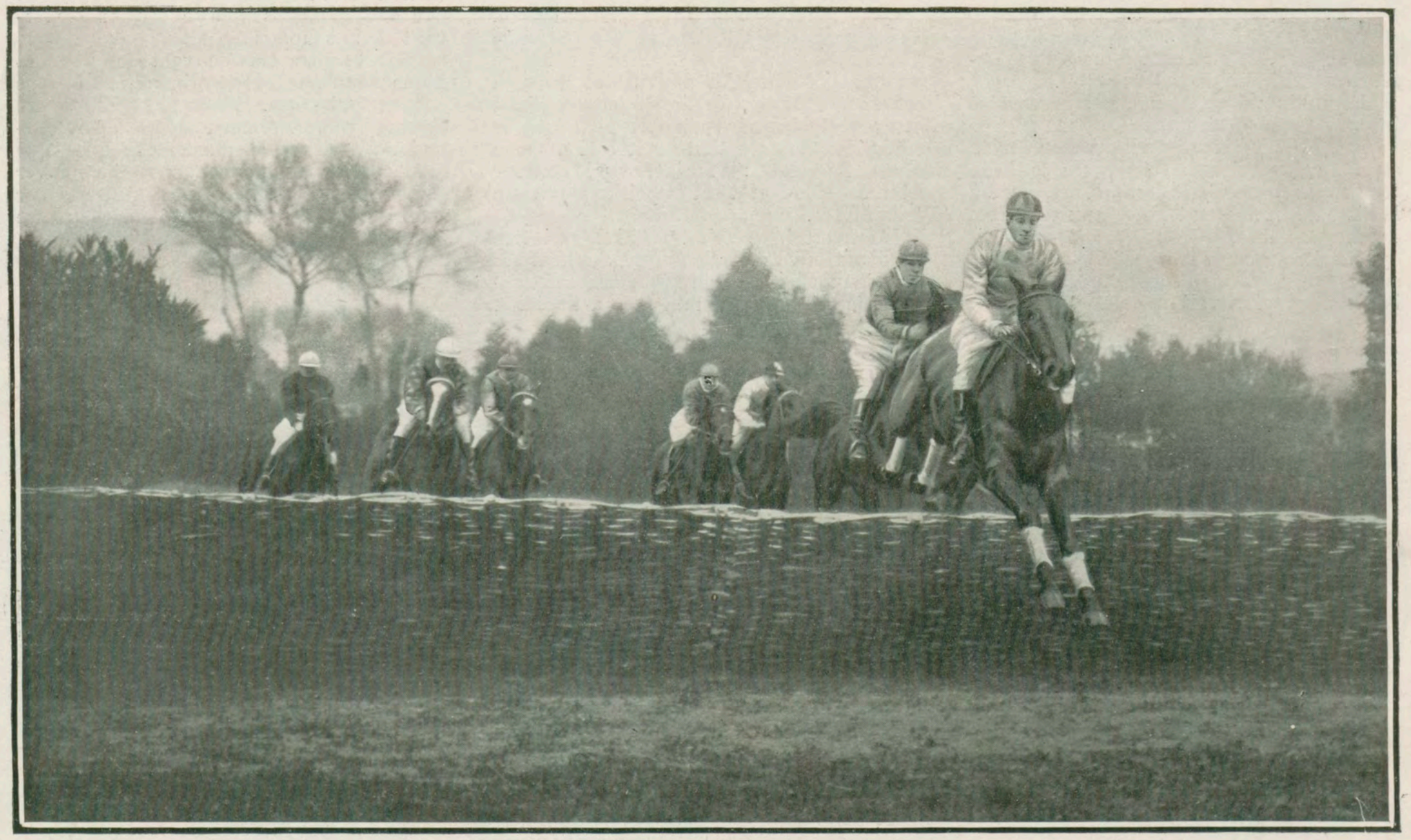
LES COURSES DE NICE

Le Prix du Port (steeple chase, 3.000 francs, 3.400 mètres). — Nice, 7 janvier

Kassaba a mené jusqu'à l'entrée de la ligne droite, où Péterhof II (R. Sauval), à M. Lazard, passait, pour gagner sans être inquiété.

Le Prix de Beaulieu (st. ch. hand. 5.000 fr., 4.000 m.)

Saint Léonard, à M. Liénart (A. Carter), qui débutait sur les gros obstacles, a gagné facilement.



Le Prix de Monte-Carlo (haies, handicap, 50.000 francs, 3.000 mètres). — Nice 10 janvier. — La dernière claie.

Eastman (Maisonnave), très bien placé dans le handicap, a justifié la confiance qu'il inspirait. Le cheval du baron M. de Rothschild, parti le dernier, réglait facilement Saint Caradec ; il sautait en tête la dernière haie et finissait sans être inquiété. Quille (A. Carter) venait enlever, sur la fin, la seconde place à Bon.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris, H.-L. Motti — *Le Gérant :* CAMILLE LECESTRE.